



△  
MB  
TA  
S16  
2-11  
c. 2

RM6-041-0015

DOCUMENTS RECEIPTS  
BOSTON PUBLIC LIBRARY  
BOSTON, MA 02117

BULK RATE  
U.S. Postage  
PAID  
Boston, Mass.  
Permit No. 5

GOVERNMENT DOCUMENTS  
DEPARTMENT  
BOSTON PUBLIC LIBRARY

Michael S. Dukakis, Governor

Published by the Massachusetts Bay Transportation Authority

# A New Image for Forest Hills

The new Forest Hills Station design is described by Chuck Redmon of C7A/RLW, architects, as "an elegant Victorian pavilion built with contemporary materials and forms. It recalls the spirit and vernacular of the great 19th century railroad station." Presented to the Forest Hills Station Area Task Force in March, the new design was received enthusiastically by the community.

The revised station design resulted from the MBTA's concern for reducing the cost of the station and the community's concern for the negative impact of the originally proposed 1500-car parking structure. The bus loading and unloading areas have been reorganized to eliminate the costly bus ramps, decks and structures, and parking spaces are located on the ground instead of in a multi-story parking structure.

The station lobby and bus waiting areas are covered by a canopy structure made up of metal-clad hip roofs and two intersecting skylights over the major circulation

routes within the station. Rising out of the station's center is a dramatic clock tower to serve as a community focal point. The organization and scale of the station roof are designed to appear similar to the repetitive roof scope of the surrounding residences.

The station and surrounding landscape are intended to present an image of a pavilion-like building in a park. Generous rows of trees will surround the site lining the adjacent streets, and a substantial park will be created between the Casey Overpass and the station structure. Construction in the Forest Hills area north and south of the station is now well underway, and the MBTA expects to award the first contract for constructing the station by the end of 1983.

## Resumen en Español

Chuck Redmon, de la firma de arquitectos C7A/RLW, describe el nuevo diseño de la

## CORRIDOR NEWS

Southwest  
Corridor  
Project  
Newsletter

vol. 2 no. 11

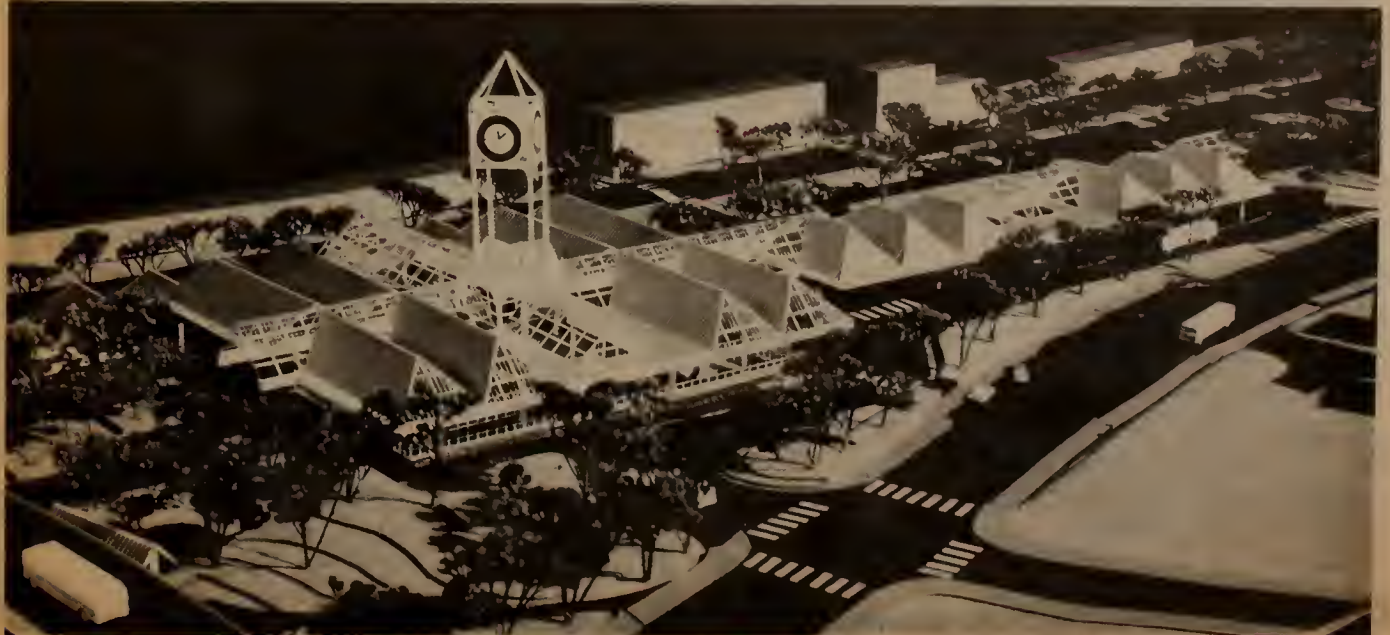
Estación de Forest Hills como "un elegante pabellón victoriano fabricado con materiales y formas contemporáneos. Recuerda el espíritu y el estilo de las grandes estaciones ferroviarias del siglo 19." Habiendo sido presentado al Comité de Trabajo de la Zona de la Estación de Forest Hills, el nuevo diseño fué acogido entusiastamente por la comunidad.

El nuevo diseño es el resultado del interés del MBTA en reducir el costo de la estación, conjuntamente con la preocupación de la comunidad por el impacto negativo de la estructura de estacionamiento para 1500 automóviles propuesta originalmente. Las zonas para subir y bajar de los autobuses han sido reorganizadas para eliminar las costosas rampas, plataformas y estructuras. Los espacios para estacionar automóviles han sido situados a ras de tierra en vez de en una estructura de pisos múltiples.

El vestíbulo de la estación y las áreas para esperar a los autobuses están cubier-

tas por una marquesina compuesta de techos de dos aguas forrados de metal y de dos claraboyas que se cruzan sobre las rutas de mayor circulación dentro de la estación. Del centro de la estación se eleva una dramática torre con un reloj para servir de punto focal a la comunidad. La organización y escala del techo de la estación están diseñadas para dar la impresión de semejanza con el perfil que se repite en los techos de las residencias circundantes.

La imagen que tratar de ofrecer la estación y el paisaje que la rodea es la de un pabellón en un parque. Numerosas hileras de árboles rodearán el terreno de las calles adyacentes y se creará un parque de tamaño substancial entre el Paso Superior de Casey y la estructura de la estación. La construcción en la zona de Forest Hills, al norte y sur de la estación, está muy avanzada, y el MBTA espera adjudicar el primer contrato para construir la estación a fines de 1983.



Southwest Corridor  
Project Newsletter  
October, 1983

SWCP Hotline  
Línea de  
Emergencia  
722-3300

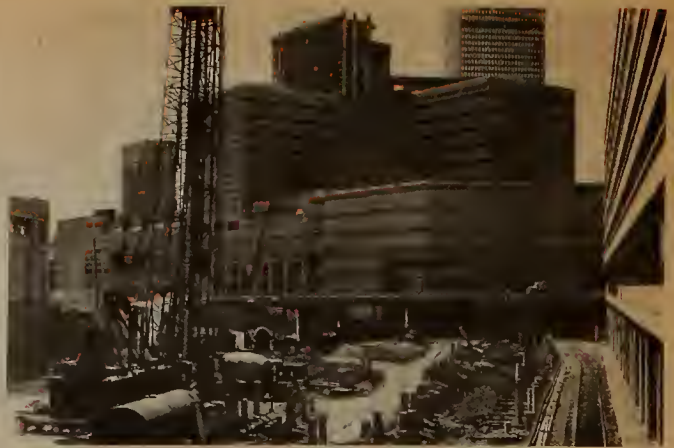
NAME \_\_\_\_\_  
ADDRESS \_\_\_\_\_  
ZIP CODE \_\_\_\_\_  
I want to receive the  
Corridor News

MAIL TO:  
ELLENZWEIG, MOORE AND  
ASSOCIATES, INC.  
65 Winthrop Street  
Cambridge, MA 02138



The Corridor looking north from the Massachusetts Avenue Station area.

Photograph by Alex MacLean.



This is the site of the new Back Bay Station. The new Dartmouth Street Bridge and the Copley Place Development can be seen in the background.



Section III line construction as seen from the Atherion Street bridge.



Underpinning of the Heath Building adjacent to Back Bay Station Site.



Section II of the SWCP, with Downtown Boston and Section I in the background.

Photograph by Alex MacLean.

## Section II

### Construction Highlights

What ?	Where ?	When ?
Heath Street Bridge to open	Corner of Heath Street and Columbus Avenue	September 1983
Reconstructed Street to be opened	From New Heath Street to Centre Street	September 1983
Ruggles Street detour street to be built while Ruggles Street closed	Ruggles and Columbus Avenue Intersection	July/August 1983
Reconstructed street to be completed	Melena Cass. Blvd. to Whittier Street along Tremont Street	August 1983

## Sección II

### Noticias de la Construcción

¿Qué?	¿Dónde?	¿Cuándo?
Apertura del Puente de la Calle Heath	Esquina de la Calle Heath y Columbus Avenue	Septiembre de 1983
Apertura de la Calle reconstruida	De la Calle New Heath a la Calle Centre	Septiembre de 1983
Desvío de la Calle Ruggles - Construcción de la calle mientras Ruggles esté cerrada	Intersección de la Calle Ruggles y Columbus Avenue	Julio/Agosto de 1983
Fin de construcción de la Calle reconstruida	De Melena Cass. Blvd. a la Calle Whittier, a lo largo de la Calle Tremont	Agosto de 1983

# Station Contracts Awarded

The construction contracts for two of the stations on the Corridor were recently awarded. The contract for Massachusetts Avenue Station was awarded to J.F. White Construction Company, while the Jamaica Plain/Boylston Street Station contract was awarded to Kiewit Eastern Company. The bids for these contracts continued to reflect the favorable construction bidding climate. Massachusetts Avenue was budgeted at \$3.7 million and J.F. White's bid was \$3.9 million. Jamaica Plain/Boylston Street was budgeted at \$2.79 million and the Kiewit bid was \$2.74 million. Major construction will begin on Jamaica Plain/Boylston Street in September 1983. Massachusetts Avenue construction will begin when the bridge is completed, probably in October, 1983.

ción para dos de las estaciones del Corredor. El contrato para la Estación de Massachusetts Avenue se le otorgó a la compañía contratista J. F. White, mientras que el contrato para la Estación de Jamaica Plain/Boylston Street se le dió a la compañía Kiewit Eastern. Las propuestas para estos contratos siguen reflejando un clima favorable a las subastas de la construcción. El presupuesto de Massachusetts Avenue era de \$3.7 millones y la propuesta de J. F. White fue de \$3.9 millones. El presupuesto para Jamaica Plain/Boylston Street era de \$2.79 millones y la propuesta de Kiewit fue de \$2.74 millones. La construcción en gran escala comenzará en Jamaica Plain/Boylston Street en septiembre de 1983. La construcción de Massachusetts Avenue empezará cuando se termine el puente, probablemente en octubre de 1983.



The site of the new Massachusetts Avenue station begins to take shape as part of Line Contract 097-115



Future Massachusetts Avenue Station streetscape.

## Resumen en Español

Recientemente, se entregaron los contratos de construc-



Future Boylston Street/Jamaica Plain Station.



The site of the Boylston Street/Jamaica Plain station which has been prepared for the construction contract recently awarded.

## Section III

### Construction Highlights

What ?	Where ?	When ?
Boylston Street scheduled to reopen	Between Lamartine Street and Amory Street	September 1983
New Minton Street Deck	Between Amory Street and Lamartine Street	September 1983
Green Street Bridge, McBride Street Bridge and Williams Street Bridge under construction	Green Street south to Forest Hills	July/December 1983
Construction of invert slab for new Crossover Street Bridge	Between Hyde Park Avenue and Washington Street	July/August 1983

## Sección III

### Noticias de la Construcción

¿Qué?	¿Dónde?	¿Cuándo?
Fijada la reapertura de la Calle Boylston	Entre las Calles Lamartine y Amory	Septiembre de 1983
Plataforma de la Calle New Minton	Entre las Calles Amory y Lamartine	Septiembre de 1983
Construcción de los puentes de las Calles Green, McBride y Williams	Desde la Calle Green en dirección sur hasta Forest Hills	Julio/Diciembre de 1983
Construcción de la placa invertida para el puente de la New Crossover	Entre Hyde Park Avenue y la Calle Washington	Julio/Agosto de 1983

Section II Planner  
Planificadora de la  
Sección II

Dee Primm, PRC Harris  
67 Long Wharf  
Boston, MA 02110  
Tel. 723-1700

Section III Planners  
Planificadores de la  
Sección III

Don Grinberg,  
Mary Taylor, HNTB  
Suite 3050, Prudential Center  
Boston, MA 02199  
Tel. 267-6710

# Section I: The Line Structure and the Neighborhood

Construction is now well underway in Section I on the boat structure which will contain the Orange Line transit and railroad tracks. This structure is located between the ends of row-houses on streets of the South End and St. Botolph neighborhoods. To provide adequate space for construction, the transit/railroad invert structure was placed between 8 feet and 12 feet away from the end walls of most buildings.

The boat structure is covered by a deck which is designed to reduce significantly the noise of passing trains. This deck will be landscaped with shrubs, gardens, trees and lawn areas. It will have small play areas, pedestrian paths, and 14 foot wide relocated Carleton and Claremont streets which run for most of the deck length and connect the ends of streets and alleys along the South End side of the Corridor.

Deck height was established to meet the elevation of the streets, so that the reconstructed Claremont and Carleton Streets on the deck are approximately level with the South End streets.

Because the back yards and alleys in this area are usually lower than the streets, some of these areas must be regraded to connect to Carleton and Claremont Streets. The typical detail uses a retaining wall parallel to the alley space so that private back yards remain undisturbed. The regraded alley itself follows a gradual slope to meet the existing alley level some distance from the right-of-way.

In some locations, the area between structure and adjacent buildings will become a light well to provide light for basement windows. The Authority anticipates that these areas will be maintained by adjacent residents as an extension of their back yards. Arrangements with each resident will have to be made by the Authority to accomplish this end. Fencing on top of a retaining wall will totally enclose these areas.

cajón que acomodará los rieles de la Línea Naranja y del ferrocarril, y que está situada entre el fondo de las casas en hileras de los barrios del South End y de St. Botolph. A fin de dejarle el espacio adecuado a la construcción, la estructura invertida del tránsito/ferrocarril ha sido colocada a una distancia de 8 a 12 pies de donde terminan las paredes de la mayoría de los edificios.

La estructura de cajón está cubierta por una plataforma diseñada para reducir de manera significativa el ruido de los trenes que pasan, y que estará adornada con arbustos, jardines, árboles y zonas de césped. La plataforma tendrá también zonas de recreo, senderos para peatones, y dos calles relocalizadas - Carleton y Claremont - que se extenderán a casi todo su largo y entroncarán con los finales de las calles y callejones de la parte del South End en el Corredor.

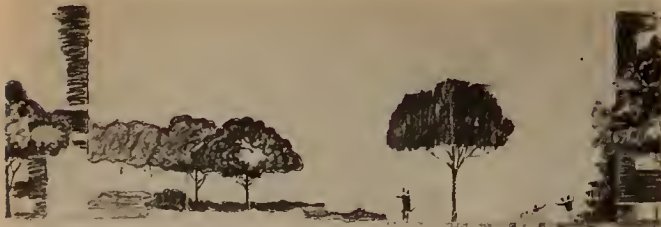
La altura de la plataforma coincide con la elevación de las calles, de manera que las calles Claremont y Carleton, reconstruidas en la plataforma, estén aproxima-

madamente al nivel de las calles del South End. Debido a que los patios y callejones en esta zona son generalmente más bajos que las calles, habrá que rellenar algunas de estas zonas para que entronquen con las calles Carleton y Claremont. El detalle típico utiliza un muro de contención paralelo al espacio del callejón para que los patios conserven su privacidad. El callejón relleno va siguiendo una inclinación gradual hasta alcanzar el nivel del callejón existente a cierta distancia de las vías de tránsito.

En algunos sitios, la zona entre la estructura y los edificios colindantes se convertirá en un repositorio de luz para proveer iluminación a las ventanas de los sótanos. La Autoridad cuenta con que estas áreas estarán al cuidado de los residentes de las casas adyacentes, que las considerarán como una extensión de sus propios patios. Para lograr este fin la Autoridad tendrá que hacer los arreglos necesarios con cada residente. Estas zonas quedarán totalmente rodeadas por un cercado en lo alto de un muro de contención.

## Resumen en Español

En la Sección I está ya muy adelantada la estructura de



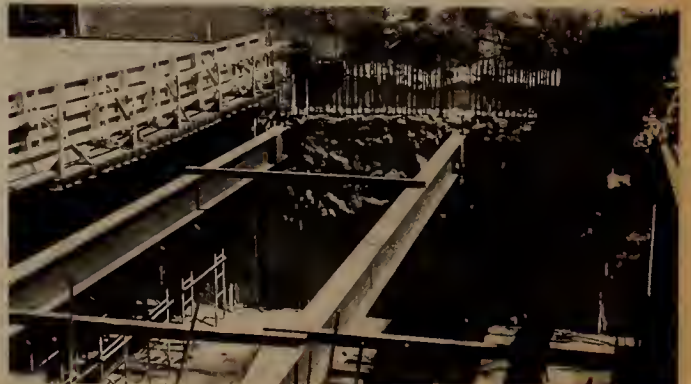
Corridor, cover and parkland at Cumberland and Greenwich Park.



Retaining walls for the landscaping on the Cover are in place in Section I.



Section through the Corridor at West Nawton Street.



Boat Structure and deck construction at West Canton and Harcourt Streets in Section I.